

# Jornales de Reflexión

3ª EDICIÓN

Los jóvenes en el tráfico ¿víctimas o culpables?

---

## CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 3<sup>as</sup> JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

LOS JÓVENES EN EL TRÁFICO: ¿VÍCTIMAS O CULPABLES?

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Beatriz Alamar

Ángel Egido

Cesáreo Fernández

Luis Montoro

© 2004 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2004 los autores-compiladores: Francisco Alonso,  
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,  
Ángel Egido, Cesáreo Fernández, Luis Montoro.

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de  
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: Diciembre 2004

ISBN: 84-96323-10-2

Depósito Legal:

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de  
este cuaderno, ni su tratamiento por cualquier forma  
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la  
protección del medio ambiente y la promoción  
de la educación vial.

# ÍNDICE



[ 1 ]	<b>Introducción</b>	<b>7</b>
[ 1.1 ]	Una reflexión para un nuevo viaje	8
[ 1.2 ]	El tercer paso en un largo camino	10
[ 1.3 ]	Las terceras Jornadas de Reflexión Attitudes: Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?	13
[ 2 ]	<b>Conclusiones del <i>focus-group</i> “El riesgo de ser joven”</b>	<b>17</b>
[ 2.1 ]	Centrar la discusión	18
[ 2.2 ]	Desarrollo de las conclusiones	18
[ 2.3 ]	En definitiva	23
[ 3 ]	<b>Conclusiones del <i>focus-group</i> “Actitud vial de los jóvenes: grupos de influencia”</b>	<b>25</b>
[ 3.1 ]	Marco de discusión	26
[ 3.2 ]	Cuestiones previas	26
[ 3.3 ]	Respecto a las cuestiones relacionadas con los grupos de influencia	28
[ 3.4 ]	Propuestas	31
[ 4 ]	<b>Conclusiones del <i>focus-group</i> “Padres y jóvenes, estilos de vida y tráfico”</b>	<b>33</b>
[ 4.1 ]	Metodología de desarrollo de los <i>focus-group</i>	34
[ 4.2 ]	Actividades cotidianas de riesgo	34
[ 4.3 ]	Situaciones o conductas de riesgo en la conducción	36
[ 4.4 ]	Preparación de los jóvenes tras la obtención del permiso	37
[ 4.5 ]	Conductas correctas e incorrectas en la conducción	38
[ 4.6 ]	Requisitos para ser un buen conductor	39
[ 4.7 ]	Papel de los padres en la conducción de sus hijos	39
[ 4.8 ]	Conclusiones	40
[ 5 ]	<b>Conclusiones del <i>focus-group</i> “Los jóvenes y el tráfico en los medios de comunicación”</b>	<b>41</b>
[ 5.1 ]	Introducción	42
[ 5.2 ]	Los jóvenes y el tráfico	42
[ 5.3 ]	Los jóvenes en relación con sus padres	44
[ 5.4 ]	Los jóvenes y su tiempo	45
[ 5.5 ]	Los jóvenes y las normas	46
[ Anexo 1. ]		<b>49</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

*“Una de las noticias que llevan a sus páginas todos los periódicos cuando arranca un nuevo año son los datos de mortalidad en nuestras carreteras. Este 2004 amaneció con una cifra otra vez escalofriante: 4.032 vidas se quedaron a mitad de camino en 2003. Y sólo en las carreteras. A esta cifra hay que unir el número de muertes en suelo urbano: accidentes de vehículos, atropellos...*

*Los jóvenes no se salvan, hasta el punto de que los accidentes son la primera causa de muerte entre la población más joven de nuestro país y de cualquier país occidental.*

*(...)*

*Aunque los datos dicen que cada año baja el número de accidentes, éste sigue siendo excesivamente elevado, porque detrás de cada cifra hay una vida rota. Por eso hay que hacer un ejercicio de responsabilidad”.*



## 1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

*¿Ser joven, estar joven?*

*¿Es la juventud algo físico o psicológico?*

*¿Es la juventud un estado o un rasgo?*

*¿Es la juventud algo deseable?*

*¿Es la juventud algo que se ansía alcanzar y algo que no se desea perder?*

*¿Es la juventud ese estadio al que se desea volver con la experiencia acumulada?*

Todas estas y otras cuestiones son las que a uno le surgen cuando piensa en los jóvenes, cuando piensa en la juventud.

La juventud significa el acceso a la independencia, el acceso a la afirmación de una propia personalidad a través de un conjunto de elecciones personales.

Sin lugar a dudas, la juventud esta asociada con un tiempo donde uno trata de "vivir", de divertirse, de pasarlo bien.

Por una parte, la juventud está impregnada de buenos deseos para uno y para los suyos. Se trata de buscar emociones, de búsqueda de amor de pareja, en definitiva, de cumplir sus sueños.

Por otra parte, también la juventud está impregnada de buenos deseos para los demás, por tratar de que mediante el esfuerzo personal y generacional se consiga una mejora sustancial de la sociedad.

Y todo ello coincide en un momento de la vida en que uno está en sus mejores condiciones físicas y psíquicas.

Podríamos concluir en este punto que la juventud es un estadio feliz para las personas. Consecuentemente, esta etapa de la vida es tan deseada, hasta el punto de que las

personas nos aferramos a ella a veces hasta límites insospechados.

Sólo hay que escuchar las canciones del panorama, tanto actual como pasado, del pop-rock para darnos cuenta de cómo estos comportamientos, deseos e intenciones que hemos comentado anteriormente, se plasman en las letras y las músicas de los mismos.

*«Que Dios te bendiga y te proteja siempre*

*Que todos tus deseos se hagan realidad*

*Que hagas siempre por otros*

*Y otros hagan por ti*

*Que construyas una escalera a las estrellas*

*Y escales cada peldaño*

*Que permanezcas por siempre joven»*

*(Forever Young, Planet Waves, Bob Dylan)*

Pero realmente ¿es tan feliz este estadio de la vida?, ¿lo es para todos los jóvenes?

Evidentemente no, la afirmación de que es una etapa feliz no es cierta ni falsa, sino que aplicando la lógica borrosa, está llena de grises.

Precisamente esa búsqueda de identidad tiene asociados una serie de problemas que son más acusados en algunas personas.

Se necesitan tomar decisiones para afirmar la identidad de uno y tomar decisiones es una tarea que, por cotidiana, no deja de ser difícil de hacer.

No hay que olvidar que las decisiones de esta etapa de la vida nos limitan nuestras posibilidades de futuro.

Además, muchas de estas decisiones se realizan en un ambiente de incertidumbre y no exentas de cierto riesgo. En efecto,

*(...) uno de los grandes problemas de esta plasmación de vitalidad es que no está exenta de riesgos, de entre los que destaca por su importancia el de la pérdida de vitalidad, del posible encuentro con la muerte temprana, que lo convierte en la gran paradoja.*

Pero en ocasiones es una paradoja que parece buscada, para muestra aquella frase atribuida a Truman Capote y popularizada en los años sesenta por Mick Jagger (un cantante, cómo no) que todavía hoy podemos ver escrita en muchos sitios:

*“vive deprisa, muere joven, y así tendrás un cadáver bien parecido”.*

Lógicamente, no hay duda de que muchos de los comportamientos que tienen los jóvenes son comportamientos de riesgo que ponen en peligro sus propias vidas y las de los demás, y de éstos son también numerosos los que son intencionales.

Pero volviendo al eje de la música, podemos advertir que son también numerosas aquellas canciones que nos hablan de una búsqueda de la identidad, de la búsqueda de la libertad, que tienen como escenario la conducción. Así, coches, carreteras y autopistas se convierten en el marco para la consecución de los deseos y objetivos más íntimos.

*«Más allá del Palace, zumbidos a media potencia*

*Bajan chillando por el bulevar*

*Las chicas se peinan en los espejos retrovisores*

*Y los chicos intentan hacerse los duros»*

*(Born To Run, Born To Run, Bruce Springsteen)*

*«Lo llenas,*

*estás al volante*

*de tu Oldsmobile,*

*rodeando a tu chica con el brazo,*

*y bajas a toda pastilla por el bulevar, buscando el corazón de la noche del sábado.»*

*(The Heart of Saturday Night, The Heart of Saturday Night, Tom Waits)*

Son muchas y complejas las razones que llevan a asumir estos riesgos, como la inexperiencia, la infravaloración de los riesgos, pero destaca como hemos comentado las motivaciones relacionadas con la necesidad de afirmarse, una característica que sin duda es concomitante con los jóvenes.

Y, es precisamente el camino a esa afirmación, la que nos puede llevar a asumir de forma desmedida riesgos innecesarios.

Pero claro, llegados a este punto, podemos pensar,

*(...) si los jóvenes asumen excesivo riesgo y ponen en peligro sus vidas y la de los demás, ¿no es su comportamiento rechazable?*

*Si nuestra respuesta es sí, el resultado de un hipotético juicio debería ser “culpable”, ¿o no?*

Podemos acabar con la afirmación anterior y los que no son jóvenes desatarán toda una serie de análisis y estrategias que se dirigirán a criticar y controlar su comportamiento de las formas más diversas.

Pero también podemos continuar nuestra reflexión tratando de llegar más allá, y con un gran afán de justicia, podemos preguntar en su defensa:

Pero ¿no somos todos un poco responsables de las actitudes y comportamientos que tienen los jóvenes? Siendo sinceros, la respuesta debería ser “sí”.

Son muchos, sin duda, los factores que contribuyen a la conformación de estas actitudes, creencias y comportamientos. Los medios de comunicación, especialmente la

televisión, los padres y, por qué no decirlo, los “iguales”, son focos de influencia que en demasiadas ocasiones actúan potenciando actitudes y comportamientos negativos.

Algunos de estos son, por más obvios y ajenos, mayormente reconocidos. Otros, por más próximos y por la dificultad que nos representa, lo serán menos.

*«Bueno, papá*

*Es el día de la Independencia esta vez*

*No sé qué fue lo que nos pasó*

*Elegimos los términos y fijamos los límites*

*Pero era imposible que esta casa nos cobijara a  
los dos*

*Supongo que los dos somos muy parecidos»*

*(Independence Day, The River, Bruce  
Springsteen)*

Pero sea como sea,

(...) no podemos responsabilizar mayormente a los jóvenes sin que, paralelamente, nos responsabilicemos más nosotros en lo que se refiere a nuestros comportamientos en general y en los que tenemos con respecto a ellos, al menos en lo que se refiere al tráfico y la seguridad vial.

En definitiva, vamos a comprometernos a reflexionar más sobre este tema, a ser más justos, a olvidarnos de ejercer únicamente el papel de juez, ya que todos somos juez y parte en esta causa.

## 1.2 El tercer paso en un largo camino

Tal y como defendíamos en el pasado, y mantenemos en el presente, es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando. Además, cuanto más camino se ha recorrido, mejor podemos definir el sentido y dirección de dicha andadura.

La relación del INTRAS y del programa social Attitudes de Audi, que comenzó hace tres años, tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada entonces porque era una preocupación muy presente tanto en los expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por muchos motivos:

*“...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”*

Pero también era obvio que la Educación y la Formación vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en otra preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente, nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social, a tenor de su demanda. Estos materiales, además, han servido de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos a medio camino, era necesario y así nos lo planteamos, continuar. Desafortunadamente, aún nada ha sido suficiente hasta el momento para alcanzar la meta: "que nadie muera o se lesione en la carretera", "que fallezca y se lesione menos gente". Así,

*(...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura, nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su*

*inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial. Además, este grupo, pese a que su debut en el mundo del tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, son los grandes olvidados desde el punto de vista de la educación.*

De forma que, sistematizando este proceso, comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país, y parece estar en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde la educación y la formación, para terminar abordando uno de los grupos de riesgo que más accidentalidad representa cualquiera que sea el indicador que utilizemos.

Y para este tercer cometido hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

[a] El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido.

La premisa, de nuevo, es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales, con competencias propias o autoimpuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así

como desde su interpretación más teórica, nos permita crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, se trata de pasar a la acción desde el conocimiento. Al tratar de los jóvenes y su relación con el tráfico, una relación demasiado basada en la tragedia, nos acercamos al estudio de un grupo que necesariamente es objeto de intervención, por lo que tan importante es tener una base para actuar, como tener una base desde la que juzgar lo actuado. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento en las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos, procesos, estudiados.

[b] El análisis de la opinión de los protagonistas

El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como "estudio documental", comparte protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma).

Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa en este caso: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las

consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido, era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española, de lo que opinan los jóvenes, toda vez que indagamos en otras cuestiones como sus actitudes, la relación con sus padres, en relación siempre con la seguridad vial.

[c] Las propuestas para la acción

En último término, y como actividad complementaria, también de nuevo se contempla la realización de unas Jornadas de Reflexión, 3<sup>as</sup> Jornadas de Reflexión Attitudes "Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?" (Anexo 1), a través de unos *focus-group* (grupos de discusión) de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática, funcionen como el hervidero de ideas y reflexiones que deben preceder a toda acción, para teñirla de la prudencia necesaria.

Con estas jornadas seguimos pretendiendo impulsar la asociación investigación/intervención, que, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

### 1.3 Las terceras Jornadas de Reflexión Attitudes: Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?

Pero ¿por qué unas Jornadas de Reflexión?, ¿qué objetivos perseguimos con estas terceras jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener? Y a todo esto, ¿por qué con *focus-group*?...

En primer lugar, contamos con la experiencia de dos jornadas celebradas durante los meses de octubre de los años 2002 y 2003.

De este modo, cuando nos planteamos conjuntamente Attitudes e INTRAS la posibilidad de realizar unas terceras jornadas, no perdimos de vista dos cuestiones fundamentales:

Por una parte, éramos y somos conocedores de que existen numerosas jornadas y congresos relativos a cuestiones relacionadas con la Seguridad Vial en nuestro país, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor.

Por otra parte, éramos y somos igualmente conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, éstos no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

Por tanto, nuestro planteamiento, teniendo en cuenta la ventaja de haber comenzado posteriormente, de poseer la enriquecedora experiencia del pasado año y de contar con un equipo humano y recursos económicos amplios, tiene el deber de mejorar el planteamiento novedoso que defiende, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas que tienen los congresos de carácter tradicional, siempre con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

En este sentido, construimos y desarrollamos unas jornadas que cubrieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implantación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial.
- Que sirvieran como foro de expresión para científicos y profesionales y, por qué no decirlo, de distintas sensibilidades, con un tono constructivo, plural e integrador.
- Que tuvieran un componente de difusión, tanto al público científico y profesional, como a la población en general, a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Que partieran de una rigurosidad científica en su planteamiento, siendo ésta la única imposición que centrara las intervenciones de todos los participantes.

Respondiendo a estos objetivos y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas terceras jornadas, por el espíritu al que respondían, era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que estas Jornadas de Reflexión tuvieran las siguientes características:

- El tema a tratar sería en este caso el de los jóvenes en la conducción. Se trata de un tema de enorme importancia por las implicaciones que se derivan de su estudio.
- Que se desarrollaran mediante la organización de varios *focus-group* (grupos de discusión) que sirvieran de reunión de

expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta temática.

- Que dichos *focus-groups* contaran con personas relevantes en nuestro país.
- Que tuvieran unos documentos que centraran la discusión (mediante la aportación a los miembros de los *focus-groups* de dos investigaciones originales, una de carácter documental y otra de carácter poblacional).
- Que hubiera una conferencia magistral de un prestigioso investigador en la temática propuesta (la formación y educación vial) como fue el caso de la Dra. Jean T. Shope, Directora de la Social and Behavioral Analysis Division of Transportation Research Institute (UMTRI), de la Universidad de Michigan de Estados Unidos.
- Que se dividiera en tres días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. Los dos primeros de ellos para el desarrollo de los *focus-groups*, donde se producirían los debates entre padres y jóvenes, y otro con los expertos. El tercero de ellos para servir de plataforma de divulgación de los resultados de los estudios, de la conferencia magistral y de los resultados de los distintos *focus-groups*.

Este año, en este último día también tuvimos la idea de introducir una mesa redonda, también en cierto grado inusual, ya que mediante un sistema denominado "Digit vote", conseguimos que todos los asistentes participaran con mayor grado de implicación en las cuestiones que se plantearon en la misma.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de *focus-group* permite romper

esa dinámica que ocurre en demasiadas ocasiones en el marco de los congresos, donde muchos expertos se limitan a exponer sus ideas sin apenas interacción con el resto de ponentes.

Además, la no existencia de público directo permite un gran grado de libertad en la exposición de las ideas que cada uno de los miembros quiere transmitir.

Y, teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, se desarrollaron estas terceras jornadas de reflexión sobre los jóvenes y el tráfico, que se llevaron a cabo los días 19, 20 y 21 de octubre de 2004.

Para la configuración y composición de los *focus-group* partimos de una división teórica (y por lo tanto artificial, aunque de gran utilidad) que permitiera una mejor inclusión de profesionales, así como de ámbitos de aplicación. De este modo, se desarrollaron cuatro *focus-group* con los siguientes títulos:

- "El riesgo de ser joven"
- "Actitud vial de los jóvenes: grupos de influencia"
- "Los jóvenes y el tráfico en los medios de comunicación"
- "Padres y jóvenes, estilos de vida y tráfico"

Como se observará al leer el título del último de los *focus-group* mencionados, en esta ocasión, al igual que hicimos en las primeras jornadas, se contó con un *focus-group* que estaba compuesto por los protagonistas de la problemática que tratábamos, es decir, con jóvenes anónimos de la calle, y con los que creíamos y más tarde demostramos son también responsables de su comportamiento, sus padres. De tal forma que este *focus-group* se desarrolló en dos fases, en la primera de ellas discutieron cada uno de estos grupos

por separado, para en un segundo momento reunirse y debatir en común los problemas que se les habían planteado.

Y esto que tienen entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las más que referidas jornadas. A través de los próximos capítulos encontrarán, en correspondencia con los *focus-group* mencionados, tanto los intervinientes en los mismos (excepto en el caso del grupo de padres y jóvenes), como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron cada uno de ellos.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con la celebración de las mismas, sea determinante para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

Pero sobre todo, que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y científicos que tuvieron la amabilidad de participar desinteresadamente en los mencionados *focus-group*. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes les/nos enrolamos en este barco.

En última instancia, nuestro último objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención, que desarropada de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita un mayor y más rápido avance en el sentido deseado de prevenir la accidentalidad viaria, abordando en este caso un tema de suma importancia: los jóvenes y los accidentes de tráfico.





## **2. CONCLUSIONES DEL FOCUS-GROUP**

### **“EL RIESGO DE SER JOVEN”**

#### INTERVINIENTES:

- Concepción Estrada, Vicepresidenta del Consejo de la Juventud de España.
- Ana M<sup>a</sup> Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.
- José Salmerón, del Instituto de la Juventud de España (INJUVE).
- José Eugenio Medina Sarmiento, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación de Monitores y Expertos de Educación Vial.
- Mar Cogollos, Presidenta de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME).
- Roberto Durán, Vocal de Psicología del Tráfico y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Jaime Sanmartín, Psicólogo, Profesor de Psicología de la Universidad de Valencia, Secretario del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

#### MODERADORA:

- Dra. Constanza Calatayud Miñana, Profesora Titular de la Universidad de Valencia e Investigadora del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

## 2.1 Centrar la discusión

La discusión de este *focus-group* centrada en “el riesgo de ser joven” se inicia con la reflexión acerca de la “criminalización” que el joven experimenta mediante la presentación de diferentes estereotipos a través de los que se presenta una imagen negativa y demonizada del joven. Estos estereotipos son el resultado de juicios rápidos o atribuciones emitidos tanto por los medios de comunicación como por los adultos en general, basados en una serie de conductas que lleva a cabo el joven. Si nos centramos en el ámbito de la conducción, la imagen que se presenta del joven va asociada con la conducción nocturna y, además, bajo la influencia del alcohol. Sin embargo, si nos

situamos en el ámbito vital general del joven, ser joven aparece íntimamente relacionado con una escasa responsabilidad, con la incorporación tardía al mundo de los adultos y con una constante búsqueda del bienestar a través de frecuentes y continuadas salidas de fiesta y marcha. En definitiva, se hace ver que el joven se caracteriza por llevar a cabo una serie de conductas que implican la dejación del cumplimiento de sus obligaciones. Evidentemente, esta imagen que se ofrece del joven, y que no coincide totalmente con su realidad, se vuelve contra él, produciendo críticas y rechazos feroces por parte de los adultos, que a su vez generan el rechazo del adulto por parte del joven.

## 2.2 Desarrollo de las conclusiones

Una vez centrada la discusión, el grupo plantea que “el riesgo de ser joven” es resultado de una serie de factores disposicionales y contextuales. Entre los aspectos de tipo disposicional se alude a la plenitud de facultades físicas y a las características de tipo madurativo y evolutivo que caracterizan al joven. Es precisamente el estado óptimo en que el joven percibe que se encuentran sus facultades físicas lo que le lleva a sobrevalorar sus capacidades y, de forma connatural, a la búsqueda de riesgo como un modo de conocer sus propios límites, de establecer hasta dónde es capaz de llegar y lo que puede hacer. En definitiva, el joven está intentando encontrarse a sí mismo y un modo de hacerlo es identificar sus

límites. En segundo lugar, entre los aspectos de carácter disposicional que llevan al joven a la realización de conductas arriesgadas, hemos de considerar sus características madurativas y evolutivas.

Asimismo, “ser joven” también implica la existencia de una serie de características de tipo biológico, fisiológico y psicológico que se ponen de manifiesto en aspectos como: deficiencias en la visión periférica; incapacidad para seleccionar la información relevante, mantener la atención durante un período determinado de tiempo y dividir la atención entre dos tareas; procesamiento más lento de la información, que lleva a la toma de decisiones y solución de problemas más tardía; limitación en la capacidad de llevar a

cabo razonamientos de tipo abstracto, por tanto, emitir conclusiones considerando al mismo tiempo varios cursos diferentes de acción; y una menor cantidad de conocimientos y experiencias que lleva a una menor capacidad de establecer nexos o enlaces significativos, entre otros.

Tanto la percepción que tiene el joven de la plenitud de sus facultades físicas, como el estado madurativo y evolutivo (biológico, fisiológico y psicológico) en el que se encuentra, ocasiona que el joven perciba de un modo característico y diferencial diferentes situaciones de riesgo y que, en consecuencia, emita respuestas también características para hacer frente o responder ante dichas situaciones. Se ha demostrado que el joven percibe menos riesgo en todos sus ámbitos vitales y en el contexto de la conducción en particular. El joven percibe de forma escasa su vulnerabilidad, subestimando el riesgo y sobreestimando su capacidad de respuesta frente a él. En la investigación poblacional realizada sobre nuestros jóvenes conductores, esta percepción del riesgo se pone de manifiesto en las razones que emiten nuestros jóvenes para la realización de determinadas conductas de infracción de las normas viales. Concretamente, afirman "ví que no era peligroso y tenía margen de sobra" para justificar sus conductas de exceso de velocidad; "confío en que no va a pasarme nada" y "no me afecta" para excusar la conducción bajo la influencia del alcohol; y, aluden a la "incomodidad" y a la "corta duración del trayecto" para justificar que no se ponen el cinturón de seguridad o el casco.

Evidentemente, esta forma concreta, específica y diferencial de percibir el riesgo lleva al joven a la realización de conductas en la misma dirección, conductas arriesgadas

que en el ámbito de la conducción son bien conocidas: exceder los límites de velocidad, conducir bajo la influencia del alcohol y no abrocharse el cinturón de seguridad o el casco. Destaca la consideración del binomio velocidad-distracción en la población juvenil por el hecho de que, a elevadas velocidades, una de las conductas de riesgo del joven conductor, durante el tiempo que se tarda en dividir la atención entre dos tareas que deben realizarse al mismo tiempo (por ejemplo, conducir y ajustar un CD), es también mayor el número de metros recorridos, lo que conlleva una mayor exposición a situaciones potencialmente peligrosas. Este binomio se pone de manifiesto en accidentes en los que el joven perdió el control del vehículo, se salió de la vía o derrapó. En esta misma dirección, entre los jóvenes que han sufrido algún o varios accidentes de tráfico, la distracción ocupa el primer lugar entre las causas que atribuye el joven al accidente sufrido, tanto si se considera culpable o no del mismo y tanto si en el momento de sufrir dicho accidente viajaba solo o acompañado.

Dentro de los aspectos de tipo contextual se mencionan: características que rodean la vida del joven, la inexperiencia en la conducción, la familia y las instituciones educativas, el grupo de iguales, la sociedad en general y la industria del ocio en particular, la publicidad y la autoescuela. Vamos a comentar cada una de estas cuestiones.

Entre los aspectos de tipo contextual que inciden en los comportamientos del joven conductor, destacamos aspectos como: la combinación en muchas ocasiones del estudio y del trabajo como forma de conseguir algunos ingresos económicos, el ritmo de vida acelerado y la dispersión en actividades muy diferentes, el cansancio y el estrés derivados de las mismas, junto con una serie de

actividades de ocio (noche y fiestas) repetidas durante los fines de semana. Todos estos aspectos, junto con la inexperiencia en la conducción característica y propia del joven conductor (menos kilómetros recorridos y menor exposición a situaciones de riesgo), dan lugar a dos perfiles diferenciales de riesgo que se producen en dos escenarios o contextos diferentes que deben identificarse para desarrollar medidas concretas, específicas y diferenciales de intervención. En este mismo sentido, la investigación sobre la población de jóvenes conductores en nuestro país ha revelado que el joven se accidenta en dos contextos diferentes: por un lado, en la conducción diaria que realiza para ir o venir del trabajo, fundamentalmente en zona urbana, es decir, accidentes *in itinere*; y, por otro lado, en la conducción de fines de semana para la realización de actividades de ocio y tiempo libre.

La familia constituye otro de los elementos contextuales que influye e incide en el comportamiento de riesgo del joven conductor. A pesar de la dificultad actual de los padres para conciliar su horario laboral con el escolar de los hijos y de la existencia de una cierta tendencia a proyectar en la escuela y en la autoescuela la función de "educación y formación vial", no cabe la menor duda de que los padres constituyen los principales modelos de actitudes y comportamientos en relación con el tráfico. En este sentido, también en la investigación poblacional se ha evidenciado una réplica de las infracciones cometidas por los padres y por los hijos. Los padres deben tomar conciencia del papel clave, esencial y por encima de cualquier otro elemento, que desempeñan tanto en la educación vial como en la formación del joven conductor mediante la exhibición de actitudes y comportamientos coherentes y orientados hacia la seguridad.

Estas actitudes y comportamientos son los que dan lugar a los primeros guiones secuenciales que va a establecer el joven en el contexto vial. Es en el seno familiar donde los padres deben dar a conocer los riesgos y hablar sobre ellos de modo racional y objetivo, lo que llevará a contrarrestar las falsas creencias típicas del grupo juvenil sustituyéndolas por conocimiento objetivo; deben enseñar al joven a seleccionar la información relevante del escenario vial, a tomar la decisión adecuada, y por supuesto razonada, y la estrategia conductual o la respuesta segura. Todo ello orientado a conseguir que sea el propio joven quien consiga gestionar de modo adecuado las diferentes situaciones de riesgo. En definitiva, padres y jóvenes deben desempeñar un papel activo en la educación y formación vial. Evidentemente, se reclama la necesidad de la formación en material de educación vial de los padres mediante la intervención con grupos específicos de familias, escuelas de padres, etc. Se destacan tanto aspectos positivos como negativos de la conducción acompañada del conductor novel, así como de la enseñanza previa a la obtención del permiso de conducción.

Las instituciones escolares constituyen otro elemento de gran influencia en el comportamiento orientado hacia el riesgo que caracteriza al joven conductor. Existe unanimidad en la consideración de que actualmente la escuela únicamente desempeña una función de carácter formativo, a diferencia de la escuela que en tiempos anteriores era formadora además de educadora. Evidenciada la escasa o nula aplicación de la transversalidad en materia de educación vial, se propone la revisión de horarios tanto en la Educación Secundaria Obligatoria como en el Bachiller, la revisión del

aprovechamiento de aulas, así como la revisión de la dotación de profesorado con vistas a ofrecer espacios y tiempo de ocio alternativo orientado a conseguir la disminución de la exposición al riesgo del joven.

Estrechamente relacionado con la necesidad de autoafirmación y de aprobación del joven, destaca el grupo de iguales como un elemento contextual que ejerce una influencia capital en el comportamiento del joven frente al volante. Esta influencia, traducida en términos de presión, experimentada por el joven frente a su grupo, se pone de manifiesto en muchas ocasiones en la incoherencia que exhibe entre sus pensamientos, orientados hacia la seguridad, y sus comportamientos, dirigidos hacia el riesgo, lo que evidencia que el joven dispone de los conocimientos correctos y adecuados pero no dispone de las estrategias y mecanismos conductuales para vencer la presión social. El joven necesita el aprendizaje de estrategias adecuadas para vencer la presión social experimentada por el grupo al que pertenece. En este sentido, la investigación poblacional ha revelado que un elevado porcentaje de nuestros jóvenes conductores no se abrocha el cinturón de seguridad ni se pone el casco a pesar de que la mayoría conoce la obligatoriedad de uso del mismo. Teniendo en cuenta y centrándonos en la enorme capacidad de influencia del grupo de iguales, resaltamos el papel activo que el propio joven puede desempeñar en la educación y prevención de los riesgos viales en su grupo. Siendo conocedores de la enorme credibilidad que el joven tiene para el joven, debe ser él quien, siguiendo las estrategias publicitarias que tan efectivas demuestran ser en el ámbito conductual, genere y elabore la información adecuada y la forma más persuasiva de transmitir dicha información (de colega a colega) teniendo en

cuenta el lenguaje, las expectativas, preocupaciones, etc., bien conocidas del grupo al que pertenece. Se propone el papel activo del joven como generador y transmisor de información orientada hacia la seguridad, pretendiendo conseguir activar la presión social en la línea deseada.

La sociedad constituye otro elemento contextual que incide en el comportamiento arriesgado del joven frente a la conducción, ya que una sociedad donde todo está asegurado incita a la búsqueda deliberada de riesgos. Desde esta perspectiva, se propone ofrecer desde todos los sectores un soporte social adecuado a la información veraz sobre los riesgos que el joven tiene en la conducción.

No cabe la menor duda de que la juventud constituye un grupo vital para la industria del ocio. Por un lado, y en términos generales, mientras el joven está de fiesta no se plantea otras cuestiones que afectan quizá su futuro, como por ejemplo su acceso al mundo laboral. Por otro lado, y en términos más concretos y relacionados con la conducción, los lugares de ocio fomentan la utilización del vehículo para asistir a esos locales en la mayoría de ocasiones alejados del núcleo urbano, fomentan el consumo de alcohol y otras sustancias incluso a costa de eliminar o encarecer el precio de bebidas que no contienen alcohol, y trasladan a la noche/madrugada la diversión, lo que ocasiona la inclusión de los efectos del cansancio y el sueño. Se proponen medidas a implementar en los lugares de ocio orientadas a favorecer los comportamientos seguros; concretamente, se mencionan: perchas para los cascos, presentación de alimentos sólidos (tapas) junto con la bebida alcohólica, así como favorecer la conducta del conductor designado para conducir y no beber.

En el ámbito publicitario es frecuente observar mensajes que incitan a la agresividad y a la competencia en la conducción. Asimismo, se anuncian (y no se denuncian) formas de diversión estrechamente relacionadas con la accidentalidad, lo que evidentemente entra en total contradicción con la seguridad vial. Frente a este tema, se plantean dos cuestiones: por un lado, la necesidad de firmar un pacto entre los medios de comunicación y la información en materia de seguridad vial; y, por otro lado, la necesidad de presentar una imagen más positiva del joven, que lleve a una mayor aceptación por parte del mundo adulto y que a su vez revierta en una mayor implicación del joven en materia de seguridad.

La autoescuela es otro de los elementos contextuales con una influencia esencial en la conducta del joven conductor. Se critica de forma unánime que la evaluación sea el criterio de la enseñanza y del aprendizaje impartido en la autoescuela, es decir, la preparación únicamente para la obtención del permiso de conducción. No cabe la menor duda de que se necesita una modificación sustancial del sentido de la educación y formación vial ligada a las autoescuelas. Así, se propone la inclusión de contenidos en materia de seguridad vial que fundamentalmente vayan orientados a que el joven conductor aprenda a identificar los peligros potenciales, aprenda a tomar las decisiones adecuadas y a que practique las respuestas correctas y seguras, todo ello en los contextos más amplios y variados del escenario vial, incluyendo condiciones climatológicas adversas, hielo, nieve, barro, etc. Estrechamente relacionado con la modificación del espíritu de la autoescuela, se propone la evaluación de estas entidades en materia de educación y formación vial como garantía o criterio que

garantice su calidad. Si nos centramos en la investigación poblacional, observamos que una cuarta parte de jóvenes conductores desconoce los límites de velocidad establecidos para ciudad y carretera convencional.

Entre las medidas a considerar con vistas a disminuir los comportamientos arriesgados del joven conductor se propone: la coordinación por parte de la Administración (Estado, Comunidades, ayuntamientos, organismos, asociaciones...), que dispone de múltiples y variadas iniciativas y programas de intervención, desconocidos unos, y resultado de un derroche de recursos económicos y humanos otros. Se reivindica de la Administración un Plan Director General a semejanza del Think inglés (un plan genérico de actuación en materia de educación vial del cual emergen planes de actuaciones específicas adaptados a las necesidades concretas del contexto a tratar). Asimismo, se insta a la consideración de los aspectos cognitivos, emocionales, sociales y estrategias de afrontamiento adecuadas para la solución de problemas en los programas de intervención orientados a la disminución del riesgo de los jóvenes conductores. Se alude a la apertura de canales de comunicación adecuados para llegar al joven. Se reivindica la formación en materia de seguridad vial dirigida a todas aquellas instituciones, organismos o personas relacionadas con la población juvenil. Teniendo en cuenta los resultados de la investigación sobre la población de jóvenes conductores en la que se pone de manifiesto que dos de cada tres jóvenes que han sido multados siguen excediendo los límites de velocidad establecidos para autopistas y autovías, se defiende: el endurecimiento de las sanciones, la modificación del carácter de las mismas de modo que su aplicación sea

inmediata, justificada o razonada y justa, es decir, adecuar el sistema sancionador a las características específicas y diferenciales de los jóvenes conductores, todo ello sin perder de vista la necesidad de que los policías completen su formación en materia de seguridad vial. Todas estas se plantean como

medidas complementarias y en ningún caso sustitutivas de la educación y de la formación vial. Finalmente, se defiende la necesidad de enseñar al joven el manejo y uso correcto y adecuado de las nuevas tecnologías que van incorporándose de forma paulatina y progresiva en el vehículo.

## 2.3 En definitiva

1. En la misma dirección que la reflexión llevada a cabo en años anteriores, se plantea la necesidad de "potenciar y activar la Educación y la Formación Vial como estrategia más efectiva y eficaz para disminuir la problemática específica del joven conductor".
2. Como aspectos diferenciales y novedosos se propone ampliar el peso específico de la familia y la autoescuela desde una perspectiva diferente a la que estamos acostumbrados a observar. Así, son los padres quienes deben informar y plantear los riesgos existentes en las distintas situaciones que caracterizan el escenario vial, plantear las distintas posibilidades de acción y las estrategias para la toma de decisiones adecuada. También la autoescuela es la que debe modificar los contenidos de la formación vial, incluyendo las mismas estrategias de aprendizaje que se proponen dentro del ámbito familiar

- (conocimiento y detección de peligros, establecimiento de las distintas posibilidades de acción y estrategias para la toma de decisiones adecuadas y seguras), consiguiéndose de este modo una consistencia y coherencia entre estos dos elementos formativos esenciales del joven conductor.
3. Activar el papel activo del propio joven como elemento generador y transmisor de la información sobre las conductas adecuadas y prudentes en el tráfico, teniendo en cuenta la enorme credibilidad que el joven desempeña en el grupo de iguales.
4. Todo ello con una finalidad última: el joven (con el conocimiento de la información, de las posibilidades de acción y de las estrategias adecuadas) debe aprender a gestionar sus propios riesgos.





### **3. CONCLUSIONES DEL *FOCUS-GROUP***

#### **“ACTITUD VIAL DE LOS JÓVENES: GRUPOS DE INFLUENCIA”**

#### INTERVINIENTES:

- Ignasi Morgado, Catedrático de Psicobiología de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- Carmen Jiménez, Catedrática de Pedagogía Diferencial de la UNED y directora de los cursos de educación vial.
- Ángel Egido, Chargé des Relations Internationales, Université Catholique de l'Ouest de Angers (Francia), Miembro del Institut de Psychologie et Sociologie Appliquées.
- Luis Antonio Toledano, Monitor de la Unidad de Prevención y Educación Vial de la Policía Municipal de Madrid.
- M<sup>a</sup> Cruz Gracia, Pedagoga del Área de Educación y Divulgación de la DGT.
- Rafael Olmos, Director del Servei Català de Trànsit.
- Martín Gil, Responsable de Educación Vial de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.
- Susana Méndez, Jefa del Departamento de Desarrollo de Programas de la FAD.

#### MODERADORA:

- Dra. Cristina Esteban Martínez, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

### 3.1 Marco de discusión

El *focus-group* "Actitud vial de los jóvenes: grupos de influencia" partía de la consideración inicial de que la actitud vial conforma la conducta de riesgo. Ambas cuestiones, muy estudiadas por la investigación y puestas de manifiesto, con relación a los jóvenes conductores, en los documentos de trabajo elaborados para el desarrollo de las Jornadas de Reflexión "Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?".

A partir de esta consideración previa, se plantearon dos cuestiones complementarias:

1. ¿Qué grupos o entornos influyen en la actitud vial de los jóvenes y su conducción de riesgo?
2. ¿Qué grupos o entornos pueden influir en la actitud vial de los jóvenes y su conducción segura?

### 3.2 Cuestiones previas

Sin embargo, antes de abordar estas cuestiones importantes, se plantearon algunos aspectos iniciales acerca de, por una parte "la intervención en el sector de la población objeto: los jóvenes", y, por otra parte, "el propio objeto de intervención: los jóvenes".

Respecto a la primera de las cuestiones se destacaron las dificultades y necesidades siguientes:

#### **La falta de materiales**

La cuestión de la falta de materiales específicos para este sector se planteó como algo realmente llamativo, dado el hecho de que un grupo de riesgo con tan gran presencia en la siniestralidad vial, suponga un vacío en el continuo de la educación vial (cuestión, por otra parte, muy establecida en jornadas anteriores).

En efecto, los niños y la población de más edad están cubiertos, los jóvenes no. Aunque

el grupo no entró en las razones posibles, dejó abiertos interrogantes: ¿economía?, ¿política?

#### **Falta de evaluación, necesidad de autoevaluación**

Se planteó la necesidad de detenernos en algún momento y evaluar. Una evaluación general de las acciones, pero que también se planteó como autoevaluación. Se propusieron interrogantes para la evaluación, como: "¿qué hacemos?, ¿cuaja lo que hacemos?, ¿es rechazable?, ¿qué no hacemos?".

Realmente, tenemos dificultades para llegar al joven, "las charlas (metodología más habitual) no enganchan", luego deberíamos plantearnos si los métodos son los adecuados y si realmente "¿hablamos el mismo idioma que los jóvenes?".

También se apostilló en este contexto que el fracaso de la intervención con jóvenes no se debe en ningún caso a un problema de dejadez.

### **Falta de concreción**

Por otra parte, se apeló a un exceso de generalización en el sentido de que se habla de tantas variables, de tantas causas, que se hace necesario determinar su relevancia y concretar: ¿dónde es prioritario intervenir?

### **Dificultades espacio-temporales para la intervención**

Se hizo especial referencia a las dificultades de llevar a cabo la intervención, en este grupo de edad, debido a factores como:

- El rechazo que provoca toda acción procedente de una institución "oficial"; apuntándose reacciones como "ya están aquí", por parte de los jóvenes, ante la simple visión de un logotipo perteneciente a un ayuntamiento, policía... tal vez por su propia rebeldía.
- El tiempo del que disponen los jóvenes. El joven de hoy es un joven muy ocupado, cuyo tiempo es un bien muy preciado (como se recoge en los cuadernos de trabajo para la reflexión). ¿De dónde robar tiempo a los jóvenes? Y por otra parte, ¿dónde localizarlos? En la intervención con grupos de edad inferiores, el colegio es un punto de encuentro común. La universidad es un punto de encuentro de un sector, por lo que tampoco hacemos nada.

### **Intervalo de edad demasiado amplio**

Por último, se plantea el hecho de que cuando hablamos de jóvenes podemos llegar a incluir a personas entre 14 y 30 años, edades cuyos objetivos, actividades y características son diferenciales.

En la investigación previa se hacen referencias varias a esta cuestión y se establece un intervalo de edad entre 18 y 25 años para hablar de jóvenes conductores.

Respecto a la segunda cuestión, relacionada con el objeto de intervención, se destacaron dos características que en parte hunden sus raíces en la sociedad actual.

### **Presentismo**

En primer lugar, si bien el joven es reflejo de la población adulta, existiría un valor social diferencial: el presentismo. Así, nos encontramos con un joven presentista al que le importa el aquí y ahora. No importa el mañana. De ahí el "Vivamos un fin de semana intenso".

### **Vulnerabilidad**

El joven, casi por definición, es un ser vulnerable. Esa vulnerabilidad, en línea con el objetivo de este *focus-group*, puede tener su origen en el medio. Es el medio el que hace al joven vulnerable.

Al considerar la influencia del medio en configurar un ser vulnerable, surgió uno de los temas más recurrentes en este *focus-group*, la presencia en la sociedad de modelos contradictorios. El joven es vulnerable porque tiene modelos contradictorios.

Por ejemplo, se ofrecen coches más seguros a la par que coches con más riesgo. Las cuestiones luego retomadas son:

- Si el medio no es alterable, tendremos que cambiar la forma de pensar.
- ¿Qué modelos ofrece la sociedad para el cambio?

Así, tras estos planteamientos previos, para retomar las cuestiones iniciales objeto del *focus-group*, nos encontramos con grandes dificultades de intervención, en parte debidas a que tratamos con un organismo peculiar, el joven, pero cuya peculiaridad (presentismo, vulnerabilidad...) es fomentada entre otros factores por la sociedad.

### 3.3 Respecto a las cuestiones relacionadas con los grupos de influencia

Volviendo al punto de partida inicial, los grupos de influencia y entorno susceptibles de fomentar conductas de riesgo-seguridad en el joven, la respuesta apuntó a cuatro grupos de influencia susceptibles de actuar en el doble sentido de fomentar conductas seguras y conductas de riesgo:

- La familia
- Los medios de comunicación
- Los grupos de iguales y amigos
- Los modelos sociales

Los dos primeros grupos fueron tratados en otros *focus-group*, por lo que la referencia central se hizo a los grupos de iguales y los modelos sociales. Sin embargo, se apuntaron algunas ideas respecto a la familia que merecen ser destacadas.

En primer lugar, la influencia familiar es intermitente. Realmente, cuando finaliza el control familiar aparece el control del grupo de amigos. Pero el control familiar nunca desaparece totalmente, en el sentido de que ante los problemas graves el joven vuelve y busca el amparo y “control” familiar.

Otra cuestión dentro del ámbito familiar es la realidad que hace que la influencia familiar en materia de seguridad vial se esté trasladando a los abuelos.

En cualquier caso, como en el seno de las jornadas quedó manifiesto, es muy probable que “como conduzca el padre, conduzca el hijo”. Por tanto, a la hora de intervenir deberemos trasladar el énfasis actual en las consecuencias a una mayor incidencia en la sensibilización de los padres.

Los modelos sociales nacen en la sociedad que les enviste de poder, mientras que a los líderes de grupo es el propio grupo el que enviste el poder, aunque el grupo esté a su vez influido socialmente por modelos.

Así, los modelos sociales son los modelos ofrecidos por la sociedad, que influyen en los grupos y en el individuo, que les dota de valores sociales.

Por tanto, los modelos sociales y los líderes grupales confluyen, aunque su gesta es independiente.

#### Los modelos sociales

Respecto a los famosos como promotores de conductas de riesgo, es un hecho demostrado que sucede en nuestra sociedad. Se propuso la utilización de famosos o personas investidas de poder como promotores de conductas seguras.

Así, se presentaría a un hombre relajado, responsable, que no corre riesgos, frente al famoso que conduce coches deportivos, potentes, de última generación. Esta no es una idea nueva, aunque sí recurrente.

Sin embargo, y precisamente porque la práctica no es nueva, se plantearon un serie de inconvenientes a raíz de la experiencia previa.

El inconveniente principal es que “los ídolos caen”, se apuntaron casos notables como los de Michael Jackson, Maradona y Mario Conde.

Frente a este inconveniente se planteó la alternativa de utilizar “ídolos inventados”.

Los ídolos inventados, no famosos, no reales, no pueden caer, no entran en contradicciones. El ejemplo es Lara Croft, un personaje de un videojuego con un gran calado social.

### **El líder en el grupo de iguales**

En los grupos hay diferentes líderes según parcelas de actuación. Está el líder en un deporte, el líder en estudios, etc. También en el ámbito de la conducción hay un líder.

El líder en un grupo está determinado por los mecanismos normales, especialmente asociados a la edad.

Mecanismos subyacentes:

- Sumisión
- Uniformidad
- Conformidad

Sin embargo, en el caso de la conducción es importante destacar la relación líder-vehículo. Una relación que hace que el líder esté impuesto por llevar el vehículo.

### **Relación líder-vehículo**

- El líder es el que tiene el vehículo.
- El líder toma las decisiones, a qué hora se vuelve a casa, en qué condiciones...
- El líder no se elige.
- El líder posee.
- El vehículo obliga a ser líder.

### **El género**

Si hasta ahora hemos visto grupos que generan conductas de riesgo, pero que son susceptibles de influir en la conducta del joven fomentando conductas seguras, hay un hecho social que nos conduce a un nuevo liderazgo que puede promover la seguridad vial frente al fomento de conductas de riesgo.

Nos referimos al potencial papel de la mujer como modelo social de conducción segura.

Antecedentes:

- Sobreesfuerzo de la mujer: una mujer que realiza un sobreesfuerzo para alcanzar un estatus, un reconocimiento en la sociedad, dado su handicap sexista.
- Sin liberación de sobrecarga social: una mujer que accede al mundo laboral sin liberarse de la sobrecarga social de cuidar a sus hijos, sus padres.
- Mayor desarrollo, madurez y conductas: esa sobrecarga le conduce a una madurez mayor y más temprana.
- Mayor seguridad al volante: una madurez que le hace ser más precavida al volante, al margen de sus habilidades.

Así, se plantea una mujer conductora, más precavida, más segura y prudente, surgiendo un nuevo filón en este sentido. La mujer no mira al "tonto" que conduce sin cinturón, excede la velocidad y conduce bajo los efectos del alcohol, la mujer rechaza y detesta al "tonto" que pone en juego su vida y la de los demás.

Se propone, entonces:

- La mujer como promotora de la seguridad.
- La mujer como líder, modelo social de seguridad.

Así, dentro de los líderes en el grupo de iguales, hemos destacado a la mujer y al poseedor del vehículo. Pero, de dónde han de surgir, desde qué influencias. Es la sociedad la que determina cómo funcionan, la que genera y es marco de actuación de estos y otros subgrupos.

## El marco social

El entorno sociocultural genera y es marco de actuación de grupos de influencia en la seguridad vial de los jóvenes. ¿Cómo está influyendo hoy ese marco social?, ¿qué valores está imprimiendo?

- Permisividad

Vivimos en una sociedad que es permisiva con el incumplimiento.

“Los jóvenes y también los jóvenes conductores son un reflejo de la sociedad en la que se desarrollan”.

Los jóvenes casi por definición son rebeldes, tienen mayor tendencia a saltarse las normas, pero la sociedad es muy permisiva, es flexible ante la falta de cumplimiento. Los jóvenes son permisivos.

- Fomento del ocio-bienestar-hedonismo-consumo

La sociedad, al fomentar el ocio y la diversión en sus jóvenes tiene al joven controlado y despreocupado por otros problemas.

A su vez, la sociedad cambia y mejora la calidad de vida, el manejo de dinero, el consumo, el tener coche propio.

Se fomenta así la defensa de los derechos sin contemplar el cumplimiento de obligaciones y deberes.

En conclusión, es obvio que la sociedad no está ofreciendo modelos sociales positivos. Ofrece modelos en muchas ocasiones contradictorios. La sociedad, por otra parte, no fomenta la cultura cívica y participativa, hace todo por el joven pero sin el joven.

- Fomento de la competitividad (fuerza, rapidez...).
- Jugar a ganar frente a jugar para divertirse.

La sociedad fomenta la competitividad.

Se observa en el juego, se trata de jugar para ganar, no para divertirse. A veces el tener que ganar impide la diversión. Sin jugar, no se aprende.

- Vehículo como objeto de consumo

La sociedad fomenta el consumo y el consumismo. Surge aquí la cuestión del vehículo como objeto de consumo.

Existe a su vez un paralelismo entre vehículo-drogas como objetos de consumo. Un paralelismo que se traslada a la relación del joven con esos objetos de consumo.

El vehículo que conduces y cómo lo conduces expresa la individualidad de cada uno en el teatro de la carretera.

El vehículo se convierte así en un valor intrínseco que encaja perfectamente con la conducción de los jóvenes. Autonomía, independencia, libertad, control, excitación.

En este punto se establecieron una serie de propuestas que quedaron en el aire, y que por ello no recogemos formalmente en el apartado de propuestas.

- Establecimiento de un *feedback* de riesgo en el automóvil.

- Utilización del miedo virtual (pensamiento) frente al miedo real (sensación).

- Prospecto de peligrosidad en el automóvil.

Destacadas las cuestiones fundamentales tratadas en el *focus-group*, se establecieron unos principios en los que deberán enmarcarse todas las propuestas.

## 3.4 Propuestas

### Punto de partida

1. El primer principio nos indica que en el tráfico y la seguridad vial:

- El fin justifica los medios,

O, en otras palabras, cualquier medida es bienvenida si reduce accidentes.

- Todo vale si se reducen los accidentes.

2. Ninguna estrategia posee un valor absoluto. No hay términos excluyentes.

3. Son tantas las variables causales, mediadoras, desencadenantes en los accidentes, es tan diversa la relación entre éstas que debemos hablar de una suma de acciones.

De forma más general:

- Las estrategias han de ser adaptadas a la edad.
- Deben estructurarse en un plan carismático y amplio.
- Deben estructurarse a corto, medio y largo plazo.
- Debe primar la coherencia.

En general, se recurrió una y otra vez a la educación vial como medio de preparar a la persona a responder de forma positiva ante las influencias negativas.

### Fomento de conductas seguras

El vacío de intervención con los jóvenes se propone sea cubierto con acciones punitivas, junto a una intervención dirigida al fomento de conductas seguras.

Para esto último:

1. Fundamentalmente hemos de conseguir un joven con una gran educación vial de base (0-18 años). Un joven que a partir de

determinadas edades recibe y lleva a cabo acciones complementarias. Se propone así la creación y utilización de asociaciones para la promoción de la seguridad vial. Algo así como un voluntariado en materia de seguridad vial.

2. Se apuntó también el dotar a los jóvenes desde las instituciones de la posibilidad de conducir en circuitos controlados de forma gratuita.

Esta propuesta se basa en la consideración derivada del paralelismo droga y conducción de un vehículo como objetos de consumo.

“Dado que (la droga, el vehículo, la conducción arriesgada) estuvo, está y estará, canalicemos el riesgo.”

En esta línea, se propone la prevención secundaria, la gente ha bebido, bebe y beberá, canalicemos el riesgo: conductor alternativo.

3. La conducción ha de ser un hábito, como el lavarse los dientes. Se puede aprender y adquirir.
4. Desde un marco mucho más amplio, la sociedad debe dar un giro, especialmente a su permisividad.

Esto apunta al desprestigio de la velocidad y el alcohol. Es difícil, pero no imposible. Se ha conseguido con el tabaco. ¿No es ahora la sociedad mucho menos permisiva con el tabaco? En cualquier caso, se trata de evitar que el gasto público sanitario supere los beneficios de los impuestos, como en el caso del tabaco, para que la sociedad se movilice.



5. Desde la necesidad y utilidad de los modelos, la sociedad debe fomentar y crear ambientes sociales de influencias que promuevan la seguridad vial, como series de televisión de éxito.

Dentro de los modelos sociales de influencia se propone la utilización de la mujer como modelo: liderazgo situacional.

Pero, decíamos, el vacío de intervención se proponía que sea cubierto con acciones punitivas, junto a un fomento de conductas seguras.

Acciones punitivas:

- Bajo la premisa de que el joven tiene que administrar con responsabilidad lo que la sociedad le da.
- Bajo la premisa de que el joven admite y acepta el endurecimiento de penas.
- Bajo la premisa de que el joven rechaza las formas de control policial (policía escondido).

Se establece que con los jóvenes la medida punitiva es esencial, son los límites.

Se propone castigar las conductas de riesgo. Pero se trata de aplicar castigos que afecten directamente al joven, como:

- La inmovilización del vehículo.
- La retirada del permiso de conducir.

El miedo del joven no es la sanción (mucho menos pecuniaria), lo que teme es perder su permiso y perder su vehículo.

Se volvió a recurrir a:

- El contacto con las víctimas, planteándose como una actividad extraescolar. Sin embargo, se plantean problemas como:
  - La rehabilitación psicológica del lesionado.
  - El handicap del sentimiento de invulnerabilidad del joven: "no me va a ocurrir a mí".
- Las medidas intermedias.

Se apeló a las medidas de limitación de velocidad y de pasajeros, similares a las de la obtención gradual del permiso de conducir.

- La necesidad de ampliar el sentido de represión y castigo.

Se otorga un protagonismo esencial de la sociedad como gestora del funcionamiento de la punición social basada en la ignorancia y el rechazo de conductas arriesgadas frente al premio de la bravura, por parte de todos los grupos de influencia (vecinos, entre géneros, amigos, padres...).

## **4. CONCLUSIONES DEL *FOCUS-GROUP***

### **“PADRES Y JÓVENES, ESTILOS DE VIDA Y TRÁFICO”**

#### INTERVINIENTES:

- 5 jóvenes de 18 a 23 años (hombres).
- 5 jóvenes de 18 a 23 años (mujeres).
- 5 padres de jóvenes.
- 5 madres de jóvenes.

#### MODERADORES:

- Dra. Beatriz Alamar, Técnico Superior de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Dra. Constanza Calatayud, Profesora Titular de la Universidad de Valencia e Investigadora del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Ángel Egido, Chargé des Relations Internationales, Université Catholique de l'Ouest de Angers (Francia), Miembro del Institut de Psychologie et Sociologie Appliquées.

## 4.1 Metodología de desarrollo de los *focus-group*

Se llevaron a cabo dos *focus-groups* de forma simultánea, uno de ellos compuesto por diez jóvenes (cinco chicos y cinco chicas) y el otro por sus padres. En ellos se trataron diversas cuestiones relacionadas con aspectos generales del riesgo de los jóvenes,

con situaciones de riesgo en el ámbito de conducción, con los estilos de vida de los jóvenes y con el papel de los padres en el proceso de educación y formación de sus hijos en relación con el tráfico.

## 4.2 Actividades cotidianas de riesgo

En primer lugar, los jóvenes debatieron acerca de las situaciones o actividades cotidianas que llevan a cabo los jóvenes y que son arriesgadas o implican algún peligro en opinión de sus padres. Según los jóvenes, sus padres consideran que las salidas nocturnas constituyen una actividad que implica ciertos peligros. En este sentido, señalan que sus padres están influidos por las noticias que salen en los medios de comunicación, ya que, siempre en opinión de los jóvenes, éstas sólo reflejan los aspectos negativos de las noches (peleas, conflictos, etc.), además de los riesgos asociados al uso del vehículo (los padres temen sobre todo por los demás conductores, no tanto por sus hijos). Además, los jóvenes piensan que quizá el hecho de que los padres no sepan realmente lo que sus hijos hacen cuando salen por las noches les produce cierto miedo, a pesar de que en la mayoría de los casos los padres sí conocen con quién van sus hijos cuando salen por las noches.

En segundo lugar, los jóvenes afirman que sus padres se preocupan cuando tienen que hacer algún viaje largo, sobre todo cuando

éste se lleva a cabo en coche y se realiza el trayecto en solitario.

Por último, señalan que cualquier actividad que implique el uso del vehículo es considerada por sus padres como arriesgada/peligrosa, puesto que la mayoría de los jóvenes participantes en el *focus-group* conduce a diario.

En el caso de las opiniones realizadas por los padres, comprobamos que coinciden con las respuestas dadas por sus hijos, tanto en las relacionadas con las salidas nocturnas como en la utilización de vehículo. En este sentido, los padres indican que los jóvenes salen para divertirse y hoy por hoy la diversión está asociada al consumo de bebidas alcohólicas. En opinión de los padres, salir hasta altas horas de la mañana conlleva muchos peligros: además de los asociados a la conducción nocturna, la presencia de ciertos conductores "peligrosos" durante este periodo de tiempo. Puesto que, como ya se mencionó antes, la mayoría de los jóvenes conduce con mucha frecuencia, cualquier actividad que implique el uso del automóvil es considerada por sus padres como peligrosa. Los padres indican

también que tienen miedo de las consecuencias derivadas de la práctica de algunos deportes, como el esquí o el fútbol. De este modo, manifiestan que temen las posibles lesiones derivadas de una mala caída, por ejemplo. También les preocupa con quién van sus hijos y qué hacen. Así, manifiestan que se trata de un peligro presente, a pesar de que en la mayoría de los casos, como ya quedó de manifiesto anteriormente, saben con quién se relacionan sus hijos.

Por último, el estilo de vida de sus hijos constituye también una preocupación para los padres. En este sentido, según los padres, el estilo de vida actual de los jóvenes dista mucho del vivido por ellos. Así, consideran que actualmente los jóvenes tienen muchas más posibilidades, pero señalan que los jóvenes siempre han asumido más riesgos que las personas de más edad. Piensan que los riesgos son diferentes, que ahora hay otros riesgos. Finalmente, los padres consideran que la publicidad juega también un papel importante en el estilo de vida que llevan sus hijos (en las conclusiones destinadas al papel de los medios de comunicación tendremos la oportunidad de ver con más detalle la opinión de los expertos).

Por otro lado, las respuestas de los jóvenes en relación con las actividades cotidianas que para ellos son arriesgadas o implican ciertos niveles de riesgo, ponen de manifiesto que para ellos el riesgo está siempre presente. De este modo, los jóvenes señalan que ellos son conscientes del riesgo y que deciden en cada momento o situación si están dispuestos a asumirlo o no. Tal vez aquí tengamos una de las claves que caracterizan el comportamiento de los jóvenes. Finalmente, en cuanto a los deportes, uno de los jóvenes participantes en el *focus-group* practica deportes de riesgo y bajo su punto de vista, sus padres consideran que tiene más riesgo del que el joven describe.

Por otro lado, en líneas generales los padres consideran que los jóvenes no son conscientes del riesgo, que no ven el riesgo del mismo modo que ellos y estiman que se trata de una asunción de riesgos propia de la edad. Según sus padres, los jóvenes creen que a ellos no les va a pasar nada, que los acontecimientos desgraciados les ocurren a otras personas, no a ellos. Por último señalan que para los jóvenes hay pocas situaciones que consideren arriesgadas, posiblemente fruto de su poca experiencia en la vida en general.

### 4.3 Situaciones o conductas de riesgo en la conducción

En primer lugar, los jóvenes señalan que el exceso de velocidad es una conducta que a sus padres les parece peligrosa. En este sentido mencionan la relación entre las prisas y esta tendencia a exceder los límites de velocidad. Citan un ejemplo cotidiano: cuando salen de casa con prisas porque llegan tarde a la facultad, por ejemplo. Piensan que en estos casos sus padres temen que conduzcan a una velocidad elevada. También señalan conductas como los adelantamientos peligrosos, la conducción en situaciones climatológicas adversas, la conducción nocturna y la conducción bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, los jóvenes indican que sus padres confían en ellos y que prefieren que si salen de marcha conduzcan ellos a que lo haga otra persona. Por su parte, los jóvenes argumentan que "no me quiero matar ni tampoco quiero matar a nadie". Parece pues que hay una concienciación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol. En cuanto a la conducción nocturna, además de los riesgos asociados a la noche, los jóvenes creen que sus padres temen el comportamiento imprudente que muchos conductores manifiestan durante estas horas.

Si analizamos las respuestas dadas por los padres, efectivamente ellos estiman que el exceso de velocidad constituye una conducta de riesgo en la conducción de sus hijos. Así, señalan que algunos jóvenes circulan excediendo los límites de velocidad en determinadas vías porque según ellos "no pasa nada", lo que demuestra la baja percepción del riesgo que tienen algunos conductores jóvenes. Por otro lado, señalan

que la falta de experiencia constituye otro de los grandes peligros, puesto que según los padres algunos jóvenes creen que "ya saben conducir" cuando les dan el carné. Además de la inexperiencia los padres mencionan que el exceso de confianza supone una conducta de riesgo en la conducción de los jóvenes. De este modo, dicen que durante el primer año de conducción los jóvenes están muy mentalizados, pero la pérdida del miedo asociada al exceso de confianza da lugar en muchas ocasiones a una conducción de riesgo. Afirman también que la conducción bajo los efectos del alcohol es una conducta que en el ámbito de la conducción supone un riesgo para los jóvenes. Como se mencionó con anterioridad, creen que sus hijos no conducen si han bebido y que establecen turnos o hacen uso del transporte público si han consumido bebidas alcohólicas. Mencionan también que en ocasiones el joven sufre una transformación cuando sube al vehículo, lo que indudablemente está asociado a una conducción más arriesgada. Por último, para los padres sus hijos son más respetuosos que ellos con la normativa (por ejemplo en el caso del cinturón de seguridad) y señalan que las mujeres son más prudentes que los varones, argumento que va en la misma dirección de los resultados obtenidos en el estudio poblacional.

Por su parte, los jóvenes citan el exceso de velocidad como una conducta de riesgo presente en su conducción. En este sentido, creen que los límites son en determinadas vías demasiado bajos. Por otro lado, afirman que los adelantamientos en vías de doble sentido son conductas con elevado riesgo. En

cuanto al sueño, mencionan que es un aspecto peligroso puesto que no lo pueden controlar. Además, conductas como cambiar un CD, coger algo de la guantera, en definitiva, distracciones, suponen maniobras de alto riesgo en la conducción. También consideran que la temeridad, que no velocidad, supone una conducta arriesgada en la conducción. Con temeridad se refieren a no respetar la distancia de seguridad, a conducir a velocidad inadecuada o a la manifestación de una conducción agresiva. Además, señalan que el exceso de confianza supone también un riesgo. En este sentido, citan por ejemplo el peligro que implica la realización de un trayecto que se realiza con mucha frecuencia, por el riesgo asociado al exceso de confianza. En cuanto a los vehículos de dos ruedas, además de la peligrosidad implícita a la conducción de estos vehículos, indican que la falta de respeto (cumplimiento de la normativa) que en ocasiones manifiestan tanto ciclistas, por ejemplo, como conductores de vehículos más grandes supone un gran riesgo. En cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol, mencionan que esta infracción no se produce únicamente durante las noches del fin de semana, ya que, según ellos, hay muchas

personas que durante los días laborables conducen bajo los efectos de alguna sustancia alcohólica. Como se citó anteriormente, los jóvenes asocian la noche con peligro, pero no tanto por ellos sino más bien por el peligro asociado a ciertos conductores imprudentes. En cuanto a la influencia del grupo de iguales, los jóvenes participantes en el *focus-group* consideran que muchas personas jóvenes cuando van en el coche con más amigos pretenden “impresionar”, llevando en ocasiones a cabo ciertas conductas de riesgo cuyo único fin es el de demostrar ciertas habilidades al resto de compañeros. Sin embargo, los jóvenes del grupo señalan que cuando viajan en el vehículo con alguien más son más prudentes, puesto que no quieren sentirse culpables en el caso de que ocurriera un accidente.

Como ya vimos, una de las conductas que los padres consideran peligrosa en la conducción de los jóvenes es la conducción bajo los efectos del alcohol. En este sentido, los padres señalan que sus hijos no conducen bajo los efectos del alcohol más por miedo a la sanción que por la convicción o interiorización de la norma.

#### **4.4 Preparación de los jóvenes tras la obtención del permiso**

Tanto los padres como sus hijos consideran que los jóvenes no están preparados para llevar a cabo una conducción segura tras la obtención del permiso, es decir, piensan que no están suficientemente capacitados para enfrentarse al tráfico de forma segura. Así, los jóvenes argumentan que “a conducir se aprende conduciendo”, que “saber conducir te

lo da la práctica” y que “no son suficientes las prácticas realizadas en la autoescuela”.

Señalan además que no son capaces de detectar los peligros, lo que es especialmente peligroso puesto que “una vez obtenido el carné únicamente depende de ti, ya no llevas a nadie al lado que maneje los pedales o pueda alertarte ante una situación de peligro o

riesgo". En cuanto a los déficits de las autoescuelas, los jóvenes estiman que únicamente te enseñan a aprobar el examen (tanto teórico como práctico). Así pues, piensan que tan sólo se centran en el manejo del vehículo y que no tratan, por ejemplo, las respuestas adecuadas ante situaciones imprevistas del tráfico o la conducción en circunstancias adversas (lluvia, noche, etc.). En cualquier caso, los jóvenes piensan que todo depende de la actitud de la persona, pues "unos se limitan a leerse el libro teórico en casa o a hacer test, mientras que otros muestran gran interés por interiorizar los conocimientos impartidos en la autoescuela".

Como se mencionó anteriormente, los padres tampoco consideran que la preparación de la autoescuela sea suficiente para que sus hijos se enfrenten al tráfico de una forma segura.

Del mismo modo que los jóvenes, piensan que sería necesaria más experiencia para conducir con seguridad. Los padres señalan que el peligro no está cuando los jóvenes salen de la autoescuela, sino cuando comienzan a ganar confianza, ya que es en este momento cuando empiezan a sobrevalorar sus propias capacidades. Es cierto, comentan los padres, que tienen muy buenos reflejos, pero fallan en dar las respuestas correctas (más adecuadas) ante determinadas situaciones de tráfico, pues es necesaria la experiencia. Al igual que sus hijos, señalan ciertas carencias en la formación impartida por las autoescuelas: "se limitan a la normativa y no se centran en el aprendizaje de situaciones "reales" de tráfico (por ejemplo, qué hacer en caso de reventón o aquaplaning o la conducción en situaciones climatológicas adversas)".

## 4.5 Conductas correctas e incorrectas en la conducción

En primer lugar, los jóvenes señalan que "todo depende de lo que creas que está mal". Por tanto, comenta uno de los jóvenes, "si para ti no está mal ir a 180 km/h por una carretera, circularás excediendo los límites". En este sentido, puesto que los jóvenes consideran que algunos límites de velocidad son demasiado bajos, una de las conductas que ellos afirman que hacen de forma incorrecta es precisamente el exceso de velocidad. Así, si en una recta larga ellos consideran que se puede circular a 150 km/h excederán la limitación establecida. El problema surge, según ellos, por ejemplo, en ciertas curvas donde, como puede ser que te hayas habituado a exceder los límites (por considerarlos bajos), es probable que tiendas

a exceder la velocidad porque "ya no sabes si creerte los límites de velocidad que aparecen". Por último, conductas como cambiar de emisora, de CD o llevar la música alta son consideradas por los jóvenes como conductas que llevan a cabo de forma incorrecta.

En cuanto a las respuestas dadas por los padres, coinciden en que si bien sus hijos tienen buenos reflejos y, en líneas generales, respetan las normas de tráfico (por ejemplo en el caso del cinturón de seguridad), no respetan los límites de velocidad establecidos y no prestan la atención necesaria al tráfico, en parte por el efecto de conductas distractoras como el uso del móvil o llevar la música a un volumen elevado, así como por la influencia del exceso de confianza.

## 4.6 Requisitos para ser un buen conductor

En opinión de los jóvenes, un requisito indispensable para ser un conductor seguro es la práctica y experiencia. Además, el sentido común y la responsabilidad de cada uno juega un papel importante.

Al igual que sus hijos, para los padres un requisito básico es la experiencia (por ejemplo en situaciones climatológicas adversas). Por supuesto, y de forma coherente con todas sus opiniones (recordemos que para ellos se trata

de una conducta de riesgo frecuente en los jóvenes), consideran que respetar los límites de velocidad es una de las conductas que dota al joven de más seguridad al volante. Además, también mencionan los riesgos asociados a una conducción bajo los efectos del alcohol y la importancia de la conducción defensiva, puesto que ésta dota a la persona de un repertorio de conductas que permiten reaccionar de forma adecuada ante situaciones imprevistas.

## 4.7 Papel de los padres en la conducción de sus hijos

La mayoría de jóvenes participantes en el grupo de discusión realizó prácticas de conducción previas a la obtención del permiso. Se trataba de prácticas cuyo objetivo era familiarizarse con el vehículo (cambio de marchas, pedales, etc.) y se llevaban a cabo en lugares seguros y alejados del tráfico. También la mayoría de los jóvenes del grupo estuvo acompañado por su padre durante los primeros meses después de la obtención del permiso. En líneas generales, esa conducción acompañada es bien valorada por parte de los jóvenes y consideran que “es lógico que al principio vayan contigo”.

Por otro lado, es muy interesante conocer las autocríticas que en este sentido hacen los padres. Bajo su punto de vista, consideran que en ocasiones han sido malos modelos cuando han llevado a cabo ciertas conductas de riesgo, como no respetar la distancia de seguridad o no usar el cinturón. También mencionan el efecto adverso que tiene la experiencia; en ocasiones creen que están actuando de forma correcta

cuando tal vez no están realizando una conducción segura.

Los jóvenes coinciden de forma unánime en que lo verdaderamente importante es la educación temprana, ya que los padres son los principales modelos de conducta. Mencionan también que todo depende de la responsabilidad de cada uno de ellos y afirman que ahora ya no deben tomar un papel más activo en su proceso de conducción.

Por su parte, los padres consideran fundamental la implicación desde la infancia, educar a los niños en todos los ámbitos y por supuesto también en el de la educación vial. Como parte de la crítica citada anteriormente, afirman que “se trata de concienciar siendo buenos modelos”. Señalan que en ocasiones se confían y la experiencia ejerce un efecto adverso, como bien se mencionaba antes. Así, inciden en la importancia del papel de los padres antes de la obtención del permiso, “después poco podemos hacer”, afirmó uno de ellos.



## 4.8 Conclusiones

Así pues, una vez conocidas las opiniones de jóvenes y padres podemos afirmar que:

- Tanto padres como jóvenes consideran que en la actualidad hay una serie de déficits o carencias en la formación recibida en las autoescuelas.
- Padres e hijos coinciden en que a los jóvenes les falta experiencia para conducir con seguridad. Así, están de acuerdo en que el problema está en el modo correcto de responder ante determinadas situaciones de tráfico. Por tanto, deberíamos plantearnos cómo incrementar esa experiencia minimizando la exposición al riesgo. Es esta inexperiencia la que ocasiona que los jóvenes necesiten más tiempo para tomar una decisión correcta ante situaciones de riesgo en el tráfico. Así pues, fallan en el proceso de toma de decisiones y el riesgo que normalmente asumen es mayor. Como cualquier otra conducta, la experiencia y la práctica es necesaria para dominar la actividad.
- El papel de los padres como modelos es imitado por parte de sus hijos y, por tanto, tal y como se ha comprobado en el estudio poblacional, es más probable que los hijos infractores tengan padres que también infringen las normas de tráfico. Los padres deben ser conscientes del papel que juegan y de que sus hábitos de conducción, tanto correctos como incorrectos, serán emulados. Además, ¿subestiman los padres los riesgos de la conducción y sobreestiman las capacidades de sus hijos?
- Para los jóvenes, el hecho de no cometer algunas infracciones cuando son conocedores de la normativa (por ejemplo, en el caso del exceso de velocidad en autopistas o autovías) está más relacionado con el miedo a la sanción que con el miedo a las consecuencias. No sorprende pues, tal y como demuestra el estudio poblacional, que la infracción por la que más han sido sancionados sea el exceso de velocidad, ya que reconocen exceder los límites con cierta frecuencia.
- Con todo, parece que en ocasiones culpabilizamos demasiado a los jóvenes. Si bien es cierto que cuando, conociendo la normativa existente, cometen infracciones como el exceso de velocidad son sin lugar a dudas culpables, ¿podemos culpabilizarles de hábitos de conducta que pueden haber adquirido de sus padres? ¿Son culpables por el mero hecho de no tener experiencia y cometer, lógicamente, más errores que las personas con más experiencia en la conducción? Es urgente y necesario llevar a cabo medidas que traten de incrementar la experiencia del joven en un entorno de riesgo controlado. Puesto que los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes, es necesaria una mayor implicación por parte de las instituciones. En este sentido, como mencionó uno de los padres participantes en el *focus-group*, si con iniciativas como la realizada en estas Jornadas conseguimos que mueran dos jóvenes menos este fin de semana, ya estaremos logrando algo.

## 5. CONCLUSIONES DEL FOCUS-GROUP

### “LOS JÓVENES Y EL TRÁFICO EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN”

#### INTERVINIENTES:

- Jesús Soria: Director de la revista *Trafico* de la Dirección General de Tráfico.
- Paco Costas: Periodista de programas informativos del motor.
- Juan Payo: Subdirector de la revista *Autopista*
- Aurelio Sánchez, Subdirector de *Car & Driver*.
- M<sup>a</sup> José Casado, Subdirectora de *Muy Interesante*.
- Juan Diego Caballo, Representante de la Asociación Nacional de Informadores Gráficos de Prensa y Televisión (ANIGP-TV)
- M<sup>a</sup> Carmen Torrente, Periodista de la *Gaceta Universitaria*.
- Antonio Lucas, Coordinador del Departamento de Seguridad Vial del RACE.

#### MODERADOR:

- Cesáreo Fernández: Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Castellón. Investigador-colaborador del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

## 5.1 Introducción

En los jóvenes, los medios de comunicación actúan modelizando su visión de un mundo más fuertemente que en los adultos, debido a que los jóvenes se encuentran en un estadio de desarrollo personal en que el “aprendizaje y preparación para la vida adulta” ocupa una parcela importantísima de sus aspiraciones, tanto psicológicas como sociales.

En medio de un magma comunicativo que difunde mensajes paradójicos, antagonistas, contradictorios, seductores, aterradores, banales, importantes, etc., el joven es una esponja que asimila modelos desde las “pantallas” públicas y de su hogar, sin poseer –la mayoría de las veces– la formación y conocimiento de códigos que le permitan discriminar, filtrar y comprender tales modelos. Ante ello el joven suele llevar a cabo una síntesis aberrante de modelos, entre realidad y

ficción, entre acción y consumo, entre ser y parecer, que desemboca en las problemáticas de los jóvenes que hoy en día se citan.

Ciertamente, tales problemáticas son en verdad imposibles de conocer por un adulto, y sin embargo son adultos quienes las describen. Esa es una problemática añadida.

Y en el terreno de investigación que nos ocupa –el tráfico y la seguridad vial– esta problemática añadida manifiesta especialmente su condición paradójica al comprobarse, sin ningún lugar a dudas, que los jóvenes presentan un grado de comportamiento infractor en el tráfico directamente proporcional con el grado del mismo comportamiento observado en sus padres, en su padre especialmente.

## 5.2 Los jóvenes y el tráfico

La única forma de poder corregir el problema de la siniestralidad juvenil en el tráfico, es abordar desde los medios de comunicación la puesta en marcha de sistemas integrados que conjuguen de manera óptima las estrategias de información con las de formación.

Tales sistemas deberían centrarse en aspectos relativos a:

— Las consecuencias del acto de conducir:

- Integración social.
- Cumplimiento de normas.
- Responsabilidades legales.

— La plena concienciación sobre la acción de conducir:

- Actitud personal.
- Complejidad y simplicidad conjugadas.
- Inexcusabilidad de la propia responsabilidad.

Junto a las carencias de tales sistemas integrados, los participantes en este *focus-group* echan en falta un compromiso institucional que permita resolver las necesidades y hábitos de desplazamiento de los jóvenes (sobre todo nocturnos): servicio de metro y autobús 24 h al día, por lo menos

algunas líneas, y líneas especiales los fines de semana.

La muy degradada oferta de “ocio inteligente” junto con la muy deficiente ordenación urbana de los locales y espacios de ocio para jóvenes, hace de estos un colectivo global que se lleva la peor parte del conflicto generacional social existente en la actualidad.

Por ello no se le puede quitar, a los jóvenes, una consideración en parte de víctimas del actual sistema social en que se inscribe su preocupante siniestralidad.

En torno a las 22 h (antes de “ir de marcha”) el joven afirma:

- “no hay que beber si se conduce”.

Una vez ya ha bebido, afirma:

- “yo controlo”.

Esto es un ejemplo de como el auto-reconocimiento o sensación de la responsabilidad en una potencial culpabilidad en el tráfico por parte del joven, se percibe diferencialmente en función del momento de riesgo que ocupa el propio joven frente al tráfico en cada momento.

Es por eso importante que el joven sea educado para saber distinguir entre los conceptos de conducir y de circular. Es desde el reconocimiento de esa diferencia de donde surge la noción de “actitud” (personal) en el tráfico.

Los integrantes de este *focus-group* consideran que, a pesar de los numerosísimos informes y estudios estadísticos, a pesar de las múltiples campañas de comunicación y la omnipresencia del tema en los medios, no existe investigación en comunicación relacionada con el problema de la siniestralidad en tráfico y su solución.

Entre otras cosas, debería apostarse por fomentar el intercambio personalizado de ideas y experiencias relacionadas con el tráfico y sus riesgos: foros de discusión en red y chats (adecuadamente promocionados en medios convencionales).

De ahí podría pasarse a pensar en un pacto de estado en el que se tomaran medidas ejecutivas: entre muchas otras, no subvencionar con dinero público films en que se exalte comportamientos criminales en el tráfico, tales como la velocidad desmedida, la conducción bajo efectos del alcohol, etc.

No se trata de no reflejar tales comportamientos, sino de no hacerlo nunca sin contraponer la totalidad de lo que suponen.

Asimismo, se debería impulsar a nivel europeo medidas similares que impidieran que superproducciones americanas, basadas en la exaltación de la violencia y la aberración al volante, pudieran obtener una licencia de exhibición diferente a la de “clasificada X”.

### 5.3 Los jóvenes en relación con sus padres

Está demostrado que, a menor grado de formación de la población, se produce un mayor número de accidentes. Paradigmático al respecto es el ejemplo de las sociedades de los países del norte de Europa (Suecia y Noruega, pero también Alemania), en que se conjugan altos grados de formación social con altos grados de respeto a las normas, así como a las libertades individuales y colectivas.

En los países con menor grado de formación social (España es uno de los países con más bajo porcentaje de dedicación del PIB a educación e investigación de toda la Unión Europea) la cadena de transmisión generacional de los hábitos infractores en tráfico funciona como un auténtico mecanismo de movimiento continuo.

Un síntoma de esto, en España, es el temor del joven a las consecuencias familiares de un potencial accidente, más que a las del propio accidente sobre sí mismo y los demás.

Otro, el permanente miedo de la madre a la llamada telefónica fatal cada vez que su hijo se retrasa. Síntomas que se revierten en origen de un clima familiar rarificado por la acechanza inevitable de la tragedia en el horizonte de la conducción. Clima en que la conducción y el tráfico no son nunca temas de consideración profunda, responsable y verdaderamente adulta, por estar sistemáticamente asociados a cuestiones ligadas a la providencia, al destino, a una cierta edad o forma de ser, o a "los otros".

El coche es la segunda prioridad de los

jóvenes (tras la vivienda), salvo en una determinada franja de edad en que es la primera. El coche deviene el símbolo de libertad en tanto que representa la posibilidad de alejamiento del hogar familiar y el ejercicio de una cierta libertad de movimiento y acceso.

Ya desde la adolescencia, y sobre todo cuando la permanencia en el hogar familiar se alarga de forma antinatural (más allá de los 23 años), el joven desea su emancipación lo antes posible. El coche le brinda una pseudoemancipación virtual y anticipada que, por ser tal, actúa cual instrumento arrojado en el seno de la lucha generacional que desarrolla todo joven hasta que "cambia de bando".

Se detectan tres "tipos" principales de jóvenes respecto de su actitud en el tráfico:

- El plenamente responsable y que respeta las normas.
- El que las respeta a medias y experimenta un sentimiento de culpa cuando no lo hace.
- El "pasota" absoluto de las normas de circulación y sin ningún tipo de remordimiento o concienciación.

Los jóvenes no son un mal endémico en el tráfico, su alta siniestralidad es un problema de la sociedad en su conjunto (un problema derivado de carencias sociales de atención formativa a las estructuras y componentes psicológicos de los individuos, desde la infancia hasta la edad adulta).

## 5.4 Los jóvenes y su tiempo

En los medios de comunicación de masas se subordina la emergencia de estrategias comunicativas originales y aplicadas que incrementen la seguridad vial, al puro tratamiento informativo-estadístico de las problemáticas del tráfico existentes (baste pensar en la redundante, espectacular y banalizada información suministrada al respecto en los informativos televisados).

Sin embargo, a pesar de la escasísima investigación en "comunicación pura" aplicada a la seguridad vial, ésta en sí es un tema estrella en el panorama mediático actual.

Ante la incapacidad administrativa de aplicar realmente las medidas de control y corrección de los comportamientos infractores de los jóvenes, las campañas de comunicación deberían reflejar una intención de "mano dura" con los infractores, así como dar a entender que existe una actitud de vigilancia permanente. Sin embargo, esto convertiría (sobre todo) a los jóvenes en víctimas de la estrategia de poder que Foucault denomina "vigilar y castigar". Estrategias de poder, éstas, que representan precisamente el modelo contra el que se "rebelan" los jóvenes, porque son las estrategias mediante las que el poder reprime la libre emancipación de los individuos. Además, los jóvenes siempre estarán dispuestos a responder a tales estrategias implementando nuevos caminos en los que escapar a la vigilancia y el castigo.

Y lo realmente dramático es que lo hagan de manera automática y conductista, en vez de hacerlo de manera responsable y

comprometida con su propio futuro y el de los demás, o con una idea distinta de sociedad de la que han heredado.

Tal vez el mayor problema actual que presenta la comunicación imperante en los medios, respecto de sus potencialidades correctoras de los comportamientos indebidos –o incluso de la concienciación colectiva– es la hipocresía: se apuesta por la limitación drástica de la velocidad, a la vez que se promociona como un valor principal de los vehículos su velocidad punta y potencia. La publicidad exalta la velocidad de los coches, mientras contrapone medidas de seguridad que permiten "rebasar los límites estando seguro". Los sistemas de protección pueden producir también exceso de confianza.

La publicidad y la comunicación mediática en general, no sólo no tienen interés en formar e informar cuando tratan los temas de seguridad vial, sino que tan sólo les interesa la espectacularidad o poder seductor de las imágenes y los mensajes: todo el mundo sabe hoy qué es el ABS, pero mucha gente desconoce que, cuando actúa, produce ruido y vibraciones sobre el pedal del freno y, esa gente, al notarlo, suele levantar automáticamente el pie del pedal, dejando así de actuar el ABS y el propio freno en sí.

Airbag, ABS, EPS, etc., forman un conjunto de elementos desverbalizados (incluso en su condición de siglas) que operan casi como iconos puros de reclamo. Se comunica superficialmente aspectos esenciales y complejos de la seguridad vial.

Por otro lado, en el terreno de la formación específica, las autoescuelas no aplican fórmulas comunicativas que potencien su

cometido formador respecto de la seguridad vial: no enseñan a conducir, simplemente enseñan a sacarse el carné.

## 5.5 Los jóvenes y las normas

120 km/h es un límite absurdo en ciertas vías, para ciertos conductores y en determinados vehículos; las nuevas tecnologías podrían permitir que el límite de velocidad fuera un valor relativo y "personalizable": el ejemplo de la normativa viaria alemana, en que no existe límite de velocidad en autopistas, debe considerarse como algo que se complementa con un alto grado de formación en conducción (incluso a altas velocidades), con un parque automovilístico oportunamente inspeccionado y renovado, con unas infraestructuras viarias óptimas y con una red de control y ordenación del tráfico y la circulación que permite a todo conductor conocer, en todo momento y lugar, el estado, en tiempo real, de la circulación en la vía que transita, así como sus incidencias y las adecuaciones necesarias de su conducción a cada situación.

Ciertas medidas son contraproducentes:

- El "tunning de la ruta": los nuevos carteles avisadores en carretera, de noche, deslumbran y crean paredes verticales de sombra tras de sí (con avisos rutinarios y no de emergencia o excepcionalidad: recuerdo de la obligatoriedad del uso del cinturón trasero).
- Panel, para autocontrol de la velocidad, indicador instantáneo de la velocidad del vehículo al salir de un túnel: los jóvenes compiten a ver quién lo lleva a un valor más alto.

El normalmente escaso poder adquisitivo del joven le lleva a desatender ciertas normas y preceptos de seguridad (muchos jóvenes circulan con ruedas lisas porque no tienen dinero para cambiarlas). Sin embargo, algunos, son capaces de gastarse auténticas sumas en cuestiones no relativas a seguridad: el tunning.

Tunning, ¿una incitación a violar las normas?, ¿o bien una motivación para respetarlas? En cualquier caso, el tunning es una forma de protocomunicación de base identitaria, un histrionismo de las apariencias que entronca con las psicologías y morfologías corporales de los individuos: coche con tunning = "el falo que destella".

Los integrantes de este *focus-group* consideran que debería comunicarse con formas alternativas las consecuencias de no cumplir las normas: por ejemplo, transmitir que, no llevar el cinturón de seguridad no sólo puede matar, también puede, en un accidente aparentemente menor, desfigurarte la cara.

Por otro lado, se aprecia que ciertos spots publicitarios, no sólo se basan en poner en escena infracciones a las normas, sino que también inducen a comportamientos de riesgo simplemente mediante una relación de posesión de un determinado objeto de marca.

A su vez, existen multitud de films en que se ensalza la violencia y el riesgo en la

conducción, pero ninguno al revés. Los medios, las estrellas y los famosos siguen sin considerar el "dar ejemplo" desde las pantallas.

Así como sus héroes de películas lo son por saltarse las reglas, el joven se preocupa

por burlar los controles de alcoholemia y no por considerar, responsablemente, el estado físico en que se encuentra para conducir.





**ANEXO 1**



## Jornadas de Reflexión Attitudes. 3ª edición.

### “Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?”

#### PROGRAMA 21 de Octubre 2004

- 09:30 -10:00 Registro, entrega de documentación y café de bienvenida
- 10:00-10:30 Apertura
- Sr. D. Jesús Gasanz, Director de Audi España
  - Ilmo. Sr. D. Pere Navarro, Director General de Tráfico
  - Dr. Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
- 10:30-11:30 Conferencia inaugural “Actitudes y comportamientos de los jóvenes conductores: influencias que podrían reforzar la prevención de accidentes”
- Dra. Jean Shope, Directora de la Social and Behavioral Analysis Division of Transportation Research Institute (UMTRI). Universidad de Michigan, Estados Unidos**
- 11:30-11:45 Coffee break
- 11:45-12:15 Presentación del estudio poblacional “Los jóvenes en el tráfico. Una visión en primera persona”
- Dr. Luis Montoro**
- 12:15-12:45 Presentación del estudio documental “Los jóvenes en el tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas”
- Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director de la Sección de Asesoramiento y Desarrollo del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)**
- 12:45-13:15 Presentación de resultados del focus-group “El riesgo de ser joven”
- Dra. Constanza Calatayud, Profesora Titular de la Universidad de Valencia. Investigadora del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)**
- 13:15-13:45 Presentación de resultados del focus-group “Actitud vial de los jóvenes: grupos de influencia”
- Dra. Cristina Esteban, Profesora Titular de la Universidad de Valencia e Investigadora del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)**
- 13:45-15:00 Buffet
- 15:00-15:30 Presentación de resultados del focus-group “Los jóvenes y el tráfico en los medios de comunicación”
- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Castellón. Investigador colaborador del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)**
- 15:30-16:00 Presentación de resultados del focus-group “Padres y jóvenes, estilos de vida y tráfico”
- Beatriz Alamar, Técnico Superior de Investigación del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)**
- 16:00-16:15 Coffee break
- 16:15 -17:45 Mesa redonda. Coloquio final
- Lucía Sala, Presidenta del Consejo de la Juventud de España (CJE)
  - Ana Mª Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes
  - Paco Costas, Periodista de programas informativos del motor
  - Roberto Durán, Vocal de Psicología del Tráfico y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
- Moderador: Dr. Francisco Alonso, INTRAS**
- 17:45-18:00 Clausura

